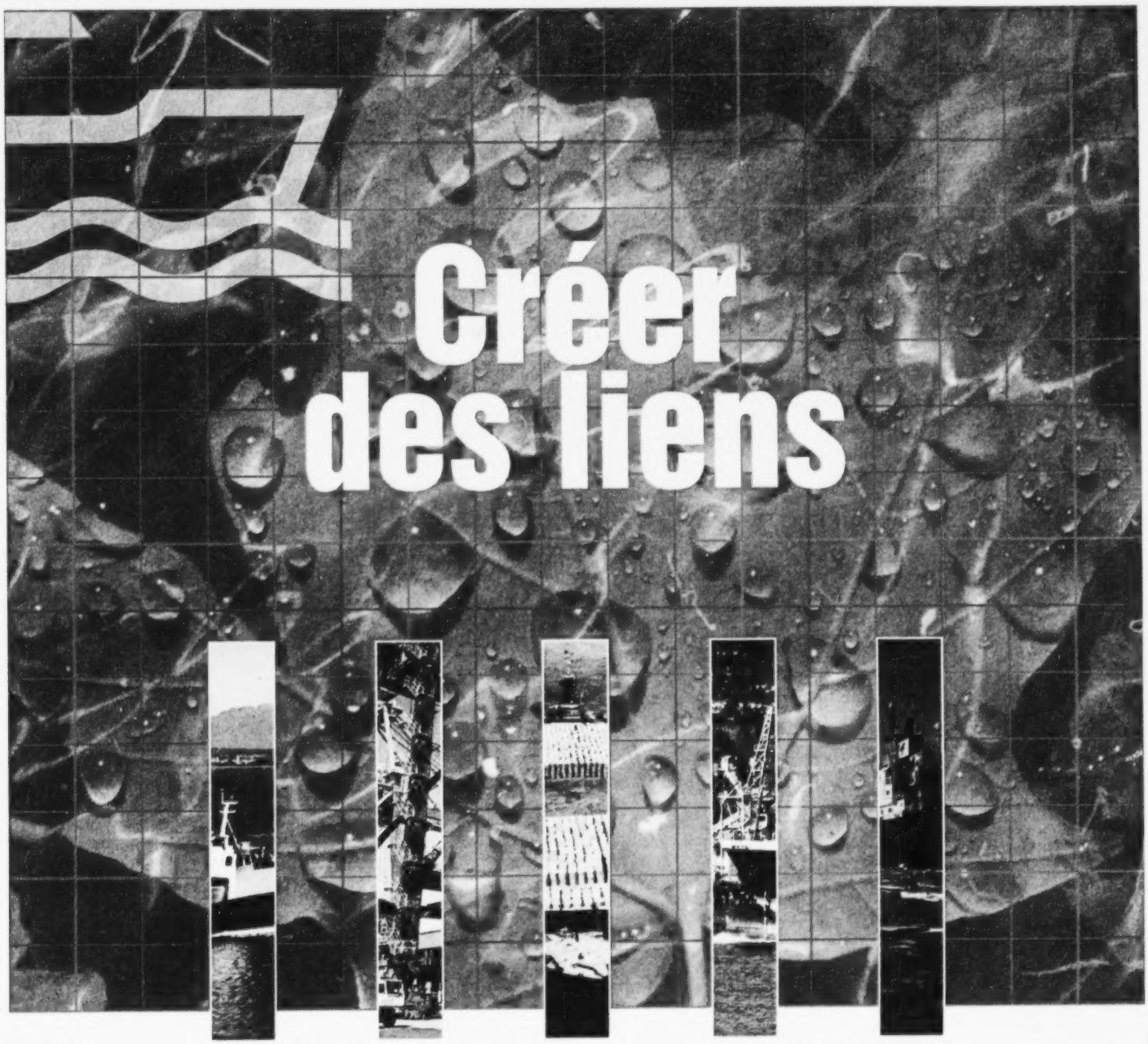
TP 14552

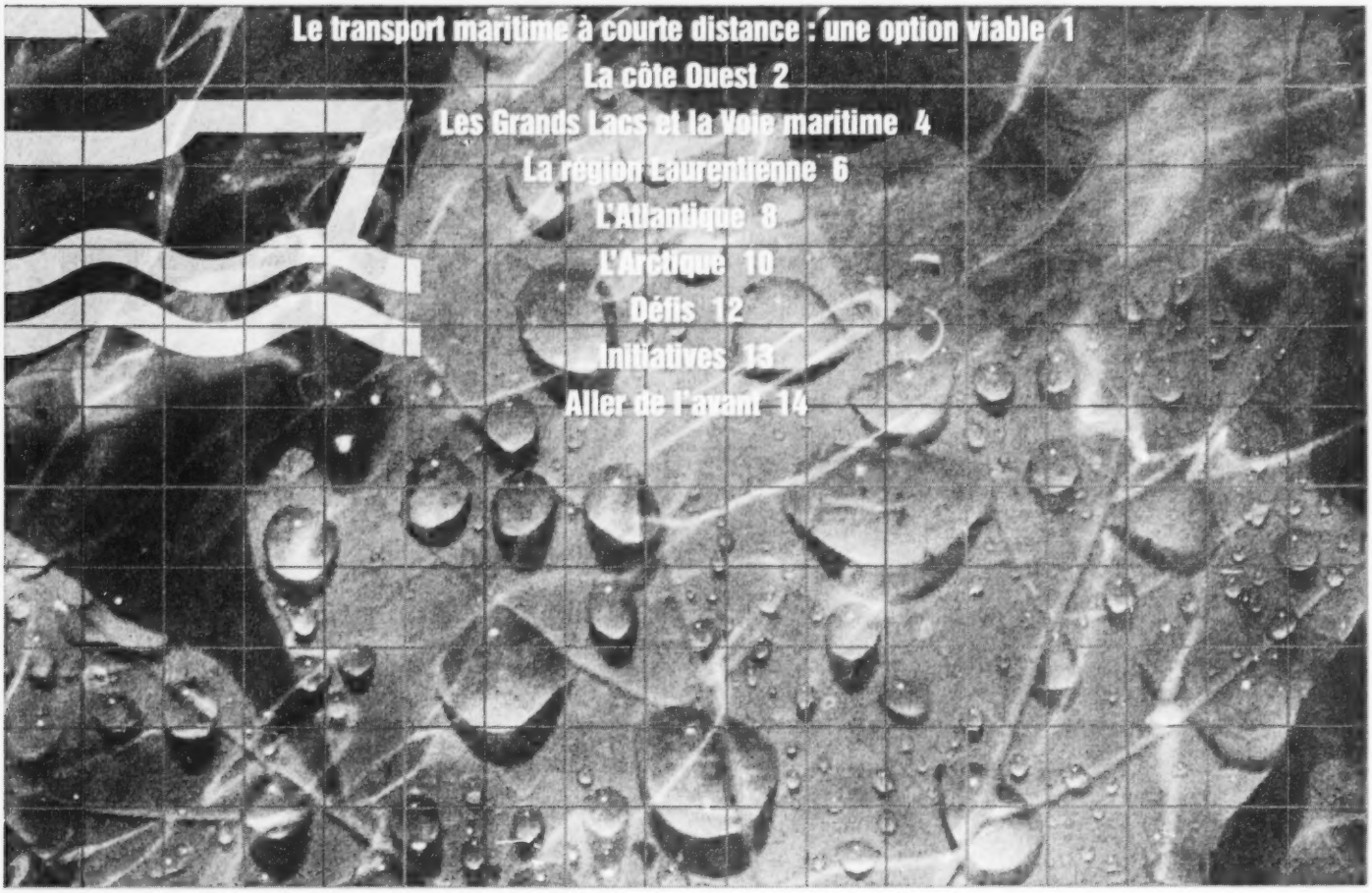


Le transport maritime à courte distance au Canada

Transports Canada Transport Canada

Canada

Table des matières



Le transport maritime à courte distance : une option viable 1

La côte Ouest 2

Les Grands Lacs et la Voie maritime 4

La région laurentienne 6

L'Atlantique 8

L'Arctique 10

Défis 12

Initiatives 13

Aller de l'avant 14

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2006).

Le ministère des Transports, Canada autorise la reproduction du contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports, Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports, Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports, Canada.

L'information contenue dans cette publication ne doit servir que de guide et ne doit pas être citée à titre d'autorité légale. Elle peut devenir périmée, en tout ou en partie, à n'importe quel moment et sans préavis.

TP 14552
(04/2006)

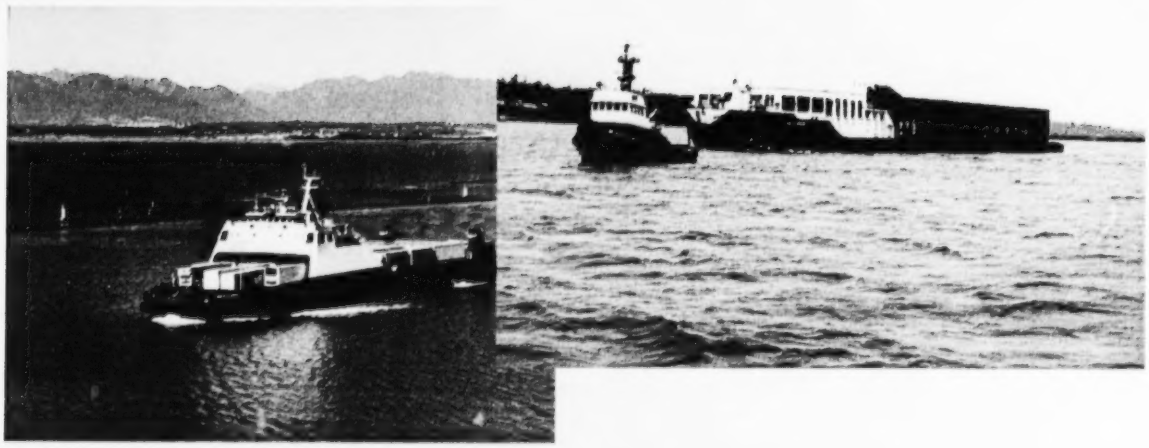
Le transport maritime à courte distance : une option viable

Dans le contexte nord-américain, « transport maritime à courte distance » désigne un concept multimodal impliquant tout transport maritime de passagers ou de marchandises ne traversant pas un océan et ayant lieu à l'intérieur du Canada, des États-Unis et du Mexique, et entre ces pays. Le Canada, quant à lui, compte cinq grandes régions de transport maritime à courte distance : la côte Ouest, les Grands Lacs et la Voie maritime, la région du Saint-Laurent (soit le fleuve en aval de Montréal), l'Atlantique, et l'Arctique.

Le transport maritime à courte distance permet de favoriser le développement d'un réseau de transport intégré pour l'Amérique du Nord et peut aider à combler les besoins commerciaux, sociaux et environnementaux de la population et des échanges commerciaux croissants du continent. Sur le plan environnemental, par exemple, le transport maritime à courte distance peut aider à améliorer la qualité de l'air, à réduire la congestion routière et à atténuer la pollution par le bruit. Selon la plupart des indices, le transport maritime semble avoir une incidence environnementale et sociale moindre que le transport terrestre.

Le transport maritime à courte distance pourrait également offrir des avantages économiques. Outre les coûts socioéconomiques moindres engendrés par ses avantages sur le plan de l'environnement, il offrirait aussi des avantages financiers directs dans certains cas. Une diminution du trafic routier viendrait réduire les coûts d'entretien de l'infrastructure routière du Canada, tout en améliorant l'efficacité du transport de marchandises grâce à la réduction de la congestion routière. L'expansion des échanges commerciaux maritimes à courte distance encouragerait la création d'un plus grand nombre d'emplois de meilleure qualité dans le secteur maritime, et pourrait contribuer à atténuer les pénuries actuelles de travailleurs dans d'autres secteurs liés au transport.

Créer des liens : le transport maritime à courte distance au Canada dresse un bref survol de la façon dont le transport maritime à courte distance procure déjà de tels avantages, en servant de complément au transport terrestre, et en examine le potentiel de développement futur.



La côte Ouest

La région de la côte Ouest comprend l'ensemble des eaux côtières et des fleuves ou rivières navigables sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique.

L'évolution du transport maritime de la côte Ouest

Nombre de petites communautés se sont développées le long de la côte de la Colombie-Britannique au début du 19e siècle; étant donné l'absence de routes, leurs besoins ne pouvaient être comblés que par voie maritime. À compter de 1887, la navigation côtière devint la chasse gardée du Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), de la Union Steamships et de divers exploitants de remorqueurs et de barges. La situation perdura jusqu'après la fin de la Seconde Guerre mondiale, alors que s'amorcèrent rapidement des changements structurels engendrés par le nombre croissant de propriétaires d'automobile, l'investissement du gouvernement dans les autoroutes, la montée du transport routier par camion et l'utilisation de conteneurs.

Seaspan Coastal Intermodal Company

La Seaspan Coastal Intermodal Company (SCIC) fournit des services intermodaux de traversier entre son terminal Tilbury sur le fleuve Fraser et ses terminaux de Nanaimo et de Schwartz Bay sur l'île de Vancouver. Historiquement, ces services étaient la propriété de CP Rail, qui en assumait l'exploitation; en 1997, ils ont été vendus à Seaspan International, le plus important exploitant de remorqueurs et de barges au Canada. La SCIC transporte majoritairement des remorques sans tracteur, mais également des wagons.

La Black Ball

Fondée en 1928, la Puget Sound Marine Navigation Company, laquelle opère sous le nom de Black Ball, fournissait des services de traversier à la grandeur de Puget Sound, y compris vers Victoria. La Black Ball exploite actuellement un trajet reliant Port Angeles à l'arrière-port de Victoria; il s'agit d'un service accessible à longueur d'année, bien que son exploitation soit fréquemment réduite au cours de l'hiver.

Le transport maritime de la côte Ouest aujourd'hui

Malgré de tels changements, le transport maritime à courte distance en Colombie-Britannique a prospéré, particulièrement là où les liaisons routières directes sont inexistantes ou lorsque le marché l'exige (transport de produits forestiers, par exemple). En fait, au cours des dix dernières années, le transport maritime à courte distance aura lentement remplacé les trajets directs par navire d'eau profonde à partir des usines de pâtes et des scieries côtières.

Un petit nombre de compagnies, comprenant BC Ferries, Smit, et le Washington Marine Group (incluant Seaspan International, Seaspan Coastal Intermodal, and Norsk) fournissent la plupart des services de transport maritime à courte distance dans la région. Le transport de produits forestiers par remorqueur et barges constitue l'activité principale, les rondins et les copeaux de bois représentant la majorité des déplacements. Le transport de gravier et de pierre concassée représente aussi une large proportion des échanges commerciaux intérieurs transigeant par voie maritime à courte distance sur la côte Ouest; pour ce qui est des échanges internationaux, les marchandises expédiées aux États-unis comprennent principalement les produits pétroliers, auxquels s'ajoutent le gravier, la pierre concassée et les produits forestiers.

L'avenir du transport maritime de la côte Ouest

Les principales raisons d'étudier le transport maritime à courte distance sur la côte Ouest sont de déterminer si cette option est d'abord susceptible d'améliorer la logistique dans la chaîne d'approvisionnement et ensuite de réduire la congestion liée au transport routier.

Le secteur d'innovation le plus prometteur semble être le transport de conteneurs maritimes entre les terminaux en eaux profondes et les installations situées en dehors de la zone des quais avant un accès maritime. Cette nouvelle approche envisage la création de centres consolidés de distribution, d'entreposage et de production sur des terrains propices; l'on entend ici par « terrains propices » ceux qui ont un accès à des services maritimes, routiers et ferroviaires de grande qualité, pour lesquels il n'existe aucune utilisation concurrentielle ou incompatible des terrains, et dont la municipalité hôte appuie les installations.

Une telle approche pourrait réduire considérablement la congestion routière dans le Grand Vancouver. Elle simplifierait également le mouvement et l'entreposage des conteneurs maritimes vides, améliorerait l'efficacité des coûts de la chaîne logistique et contribuerait de manière substantielle à la compétitivité de la porte d'entrée du Pacifique.

Les Grands

La région des Grands Lacs et de la Voie maritime englobe les rives canadiennes et américaines et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

L'évolution du transport maritime dans les Grands Lacs et la Voie maritime

Les Grands Lacs et le Saint-Laurent ont servi de voies maritimes depuis des siècles. Depuis les années 1840, des écluses ont permis de contourner les barrières naturelles que représentent l'escarpement du Niagara et les rapides du Saint-Laurent, et ont encouragé le transport maritime de marchandises et de passagers. L'un des principaux transporteurs était la Canada Steamship Lines, qui a exploité un service de transport de marchandises en vrac de 1904 à 1982, assurant le transport d'une grane variété de marchandises, des voitures en allant jusqu'aux conserves. La Canada Steamship Lines demeure un joueur important, opérant une grande proportion de la flotte de navires autodéchargeurs impliquée dans le commerce maritime sur les Grands Lacs. Un autre joueur, la compagnie Great Lakes Forest Products, a exploité le Incan Superior, un traversier d'une capacité de 32 wagons ferroviaires, entre Thunder Bay et Duluth sur le lac Supérieur. Le service fut en opération de 1974 à 1992.

Navires autodéchargeurs

L'utilisation de navires autodéchargeurs constitue une caractéristique unique des échanges commerciaux maritimes à courte distance dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime. Contrairement aux transporteurs de vrac, ces navires ont la capacité de décharger leur cargaison sans l'aide de grues du quai. Leur productivité est très élevée; ainsi, au cours d'une saison de navigation sur les Grands Lacs, un autodéchargeur peut en moyenne transporter près de trois fois plus de marchandise qu'un transporteur de vrac. Par conséquent, les navires autodéchargeurs dominent la plupart des échanges commerciaux de marchandises sèches sur les Grands Lacs, à l'exception des céréales.

Le réseau de la voie maritime du Saint-Laurent a grandement contribué au développement économique du Canada et du Midwest américain. Sa construction débute en 1829 avec le canal Welland — le réseau au complet est terminé dans sa forme actuelle en 1968. Il comprend trois segments : la section Montréal-lac Ontario, le canal Welland et les écluses américaines à Sault Ste. Marie.

Le transport maritime dans les Grands Lacs et la Voie maritime aujourd'hui

La région des Grands Lacs et de la Voie maritime soutient un large éventail d'échanges commerciaux maritimes à courte distance, tant sur le plan local qu'avec la région avoisinante, c'est-à-dire le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal. Une partie importante du charbon qui alimente les centrales électriques de l'Ontario traverse le lac Érié à partir des États-Unis, alors que le blé et les produits agricoles empruntent le lac Supérieur pour se diriger vers les ports du Saint-Laurent. Une partie importante du commerce du minerai de fer se fait par cargaison de retour, à partir de la Côte-Nord du Québec vers les aciéries de l'Ontario et des États-Unis.

L'avenir du transport maritime dans les Grands Lacs et la Voie maritime

Plusieurs nouveaux services de transport maritime à courte distance ont été proposés pour la région des Grands Lacs, incluant trois services de traversier.

Un premier service de traversier proposé traverserait le lac Érié et relierait Port Stanley (Ontario) à Cleveland (Ohio), ciblant ainsi le trafic sur de longues distances qui transite actuellement par le passage frontalier de Windsor.

Lacs et la Voie maritime

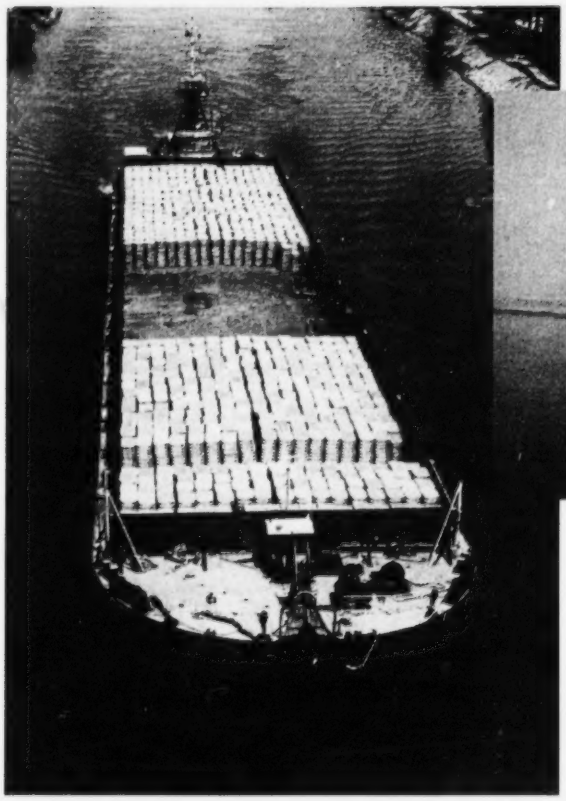
De plus, le transport maritime est responsable du retrait de plus de 60 000 camions des routes du sud de l'Ontario et du Québec, régions caractérisées par une congestion urbaine élevée.

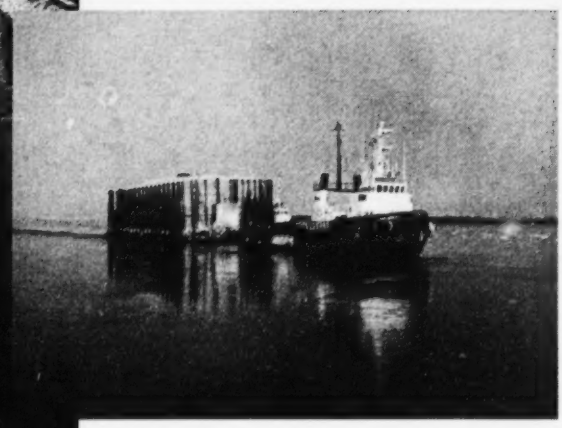
La flotte canadienne est optimisée pour le transport par l'entremise de la Voie maritime. Les activités américaines, beaucoup plus volumineuses que celles du Canada, se font principalement à l'intérieur des Grands Lacs.

Un deuxième service emprunterait également le lac Érié pour relier Nanticoke, en Ontario, à Erie, en Pennsylvanie, et permettrait d'accommoder tant le trafic sur de longues distances que celui de la région de Pittsburgh utilisant actuellement la porte d'entrée de Niagara. Sur le lac Ontario, un service Oswego-Hamilton permettrait de desservir le trafic sur de longues distances à destination et en provenance de la côte est des États-unis entre les régions de Philadelphie et de Boston.

St. Mary's Cement Ltd.

St. Mary's Cement Ltd. constitue un exemple récent d'une entreprise pour laquelle le transport maritime représente un mode viable en complément au transport routier et au transport ferroviaire. Bien que la plupart des échanges intérieurs de l'entreprise se font par voie routière et ferroviaire, la société, propriétaire de Hutton Transport, une compagnie de camionnage, l'entreprise exploite également une liaison au moyen de sa flotte de trois remorqueurs et barges. Ce lien permet à cette dernière de desservir ses marchés au Michigan, en Ohio et au Wisconsin.





La région

La région Laurentienne comprend le golfe du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal.

L'évolution du transport maritime sur le Saint-Laurent

C'est en 1845 que débuta le transport de fret organisé sur le Saint-Laurent avec la création de la Compagnie du Richelieu. En 1874, cette dernière fusionna avec la Canadian Steam Navigation Company, et la société résultant de cette fusion prit le nom de Richelieu and Ontario Navigation Company (R & O). La R & O poursuivit son expansion dans le Saint-Laurent, malgré qu'elle œuvrait principalement dans le transport de passagers plutôt que des marchandises. La R & O fusionna éventuellement avec la Northern Navigation Company et devint, en 1913, la Canada Steamship Lines. La Clarke Steamship Company a également desservi la région pendant de nombreuses années, plus précisément la Côte-Nord du Québec et la Gaspésie.

Le transport maritime sur le Saint-Laurent aujourd'hui

Le trafic maritime à courte distance sur le Saint-Laurent vise majoritairement le transport de minerai de fer par l'entremise de la Voie maritime vers l'Ontario et vers les aciéries américaines. Depuis l'ouverture de la Voie maritime, le minerai de fer demeure l'un des piliers des échanges commerciaux maritimes à courte distance sur le Saint-Laurent; le secteur intégré de l'acier aux États-Unis est susceptible d'offrir des occasions nouvelles de croissance à ce chapitre.

Depuis l'ouverture, en 1980, de la mine de sel des Îles-de-la-Madeleine, le sel fait partie du commerce intérieur de la région. Autre particularité régionale : le transport maritime à courte distance est utilisé pour déplacer une quantité importante d'ilménite (oxyde de titane ferrique) de Havre-Saint-Pierre (sur la Côte-Nord du Québec) vers les installations de traitement à Sorel-Tracy, près de Montréal. Au chapitre des échanges interrégionaux, le transport par conteneurs entre Montréal et Terre-Neuve constitue l'activité maritime intermodale la plus importante à l'intérieur du Canada.

Expédition de lingots d'aluminium

En 2005, l'Aluminerie Alouette, de pair avec McKeil Marine et Logistec, a introduit un nouveau service de barges visant le transport de lingots d'aluminium. Le mouvement se fait principalement entre Sept-Îles et Trois-Rivières au moyen d'une barge à plate-forme convertie spécifiquement à cette fin. Le transport par la Voie maritime vers Oswego et Toledo fait également partie de ce service.

Transport de copeaux de bois

Kruger, une importante papetière québécoise, exploite deux usines nécessitant un apport annuel de 150 000 tonnes de copeaux de bois. L'entreprise, de pair avec le Groupe Océan, a commencé dès 2005 à utiliser des barges, histoire de réduire les déplacements par camion nécessaires pour combler ses besoins. Bien que l'on utilise toujours des camions, l'initiative aura toutefois permis de réduire considérablement la circulation sur la route 138 et l'utilisation du traversier entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac.

Laurentienne

En raison du fait que le Saint-Laurent divise la rive Nord — riche en ressources — des marchés et des liaisons routières continentales situés sur la rive Sud du Québec, les traversiers ont toujours joué un rôle essentiel dans les activités de transport de la province. Entre Sept-Îles et le premier pont de Québec (soit une distance de 530 km), le fleuve est desservi par de multiples traversiers, certains exploités par le gouvernement provincial, d'autres par des entreprises privées.

L'avenir du transport maritime sur le Saint-Laurent

À l'heure actuelle, l'une des initiatives de transport maritime à courte distance vise à réintroduire le fret maritime de produits pétroliers de Saint-Romuald à Saguenay/Grande-Anse. Le rétablissement d'un tel service — discontinué en 1992 — permettrait de réduire de manière substantielle le transport routier de produits pétroliers à travers la réserve faunique des Laurentides via la route 175, réduisant par le fait même la menace de dommages environnementaux. L'utilisation de navires-citernes sur de courtes distances pourrait représenter, à ce chapitre, un bon complément au transport routier.

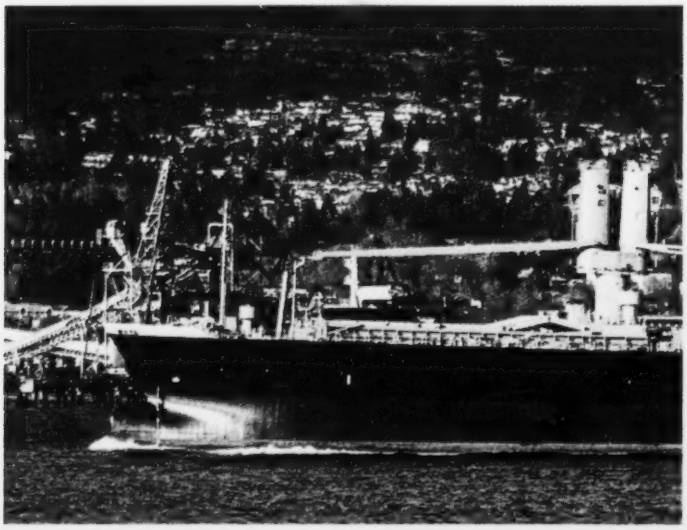
Service de transport maritime à courte distance à la demande

Dismar, une filiale de la société Upper Lakes Group (ULG), se sert depuis 2006 de remorqueurs et de barges (de type Mississippi) pour ses opérations de transport maritime à courte distance. Les cargaisons visent principalement le transport de céréales pour le compte de ses compagnies sœurs au sein d'ULG, mais l'on assure le transport de produits pétroliers et de copeaux de bois. Dismar planifie actuellement des opérations de transport maritime transfrontalier vers l'état de New-York.

Table du Québec sur le transport maritime courte distance

Depuis 2004, la Table du Québec sur le transport maritime courte distance agit à titre de catalyseur en la matière dans la région. Les objectifs principaux de la Table sont de constituer un carrefour d'information et d'expertise, de communiquer l'information aux divers intervenants, et enfin de promouvoir des projets en transport maritime à courte distance.

Trois autres nouveaux services — l'expédition de lingots d'aluminium, le transport de copeaux de bois et l'établissement d'un service à la demande — ont également été introduits avec succès; et l'on est à explorer d'autres occasions au Québec et dans la voie maritime du Saint-Laurent.



L'Atlantique

La région de l'Atlantique comprend toutes les provinces à l'est du Québec. Elle s'étend jusqu'à Cape Chidley, au nord, et jusqu'à la ville de New York, au sud.

L'évolution du transport maritime de l'Atlantique

L'Atlantique est le berceau d'une tradition maritime au Canada vieille de plusieurs siècles et comprend des entreprises maritimes telles que la Compagnie des Steamers de Québec, la Newfoundland Canada Steamships et la Farquhar Line, assurant des services de liaison entre St. John's, Halifax, Boston et New York, et dont les navires transportaient de tout, tant des passagers que du bétail et du bois.

OCEANEX

Le service exploité par OCEANEX Income Trust tire son origine d'un service exploité par Clarke Steamships au début des années 1920. La flotte actuelle composée de quatre navires transporte diverses marchandises (automobiles importées, etc.), ainsi que des produits forestiers conteneurisés, entre Montréal et Terre-Neuve, et entre Halifax et Terre-Neuve. Deux voyages hebdomadaires y sont typiquement offerts pour chaque trajet, avec un horaire réduit en hiver.

Les navires de passagers et de marchandises naviguant à partir de la région de l'Atlantique assuraient également des liaisons avec les ports du Saint-Laurent dès l'époque de la Confédération jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Plusieurs des entreprises propriétaires de navires assuraient également des services maritimes vers les Grands Lacs.

Le transport maritime de l'Atlantique aujourd'hui

Le transport maritime à courte distance est actuellement dominé par les expéditions de pétrole brut extrait des puits situés au large des côtes de Terre-Neuve. La plupart des expéditions vers les États-Unis se composent de produits pétroliers, les mouvements transfrontaliers débutant à la raffinerie Irving, à Saint John, et au terminal de transbordement de Port Hawkesbury, dans le détroit de Canso. Ce dernier est le point d'arrivée des navires-citernes internationaux à grande capacité contenant du pétrole brut, qui est ensuite transvidé dans des navires plus petits aux fins d'expédition vers les destinations de la côte est des États-Unis.

Le gypse représente un produit important dont le transport en vrac vers les États-Unis se fait à partir de la Nouvelle-Écosse. Les échanges commerciaux maritimes à courte distance à l'intérieur de la région ont lieu en grande partie à destination et en provenance

de Terre-Neuve, mais il existe également des échanges interrégionaux entre la région des Laurentides et Terre-Neuve.

La région de l'Atlantique est à l'origine de l'une des réussites les plus importantes du Canada en matière de transport maritime à courte distance : le service exploité par OCEANEX Income Trust. Parmi les avantages de ce service intermodal reliant Terre-Neuve et la région du Saint-Laurent, notons la réduction d'environ 60 000 voyages aller-retour de camions-remorques par année de la circulation routière dans les trois provinces maritimes, ainsi que Terre-Neuve et le Labrador.

L'avenir du transport maritime de l'Atlantique

Les services de navires porte-conteneurs ont été rétablis entre Halifax et la côte est des États-Unis, avec des activités étendues qui devraient apporter à l'industrie une stabilité à long terme. Qui plus est, une opération maritime à courte distance utilisant le nouveau brise-glace Umiak 1 débutera dès 2006 entre Edwards Cove, au Labrador, et Québec. Ceci permettra le mouvement du concentré de nickel produit à la mine Inco de Voisey Bay.

Outre le projet de Voisey Bay, deux autres services sont en planification dans la région de l'Atlantique. L'un vise le rétablissement de la livraison maritime de produits pétroliers vers Miramichi, alors que l'autre prévoit la mise en œuvre d'un service de traversier de fret entre Belledune (Nouveau-Brunswick), et Corner Brook (Terre-Neuve).

Transports Canada a étudié une troisième possibilité impliquant le transport maritime des conteneurs de la région de l'Atlantique jusqu'au lac Ontario. Cependant, l'étude montre que plusieurs défis doivent être surmontés afin de rendre cette proposition viable.

Northumberland Ferries/ Bay Ferries

La Northumberland Ferries Ltd. exploite un service saisonnier entre Wood Islands (Île-du-Prince-Édouard) et Caribou (Nouvelle-Écosse), alors que sa filiale, Bay Ferries Ltd., exploite un service rapide de traversier à longueur d'année entre Yarmouth (Nouvelle-Écosse) et Bar Harbour (Maine). Bay Ferries exploite également un service entre Digby (Nouvelle-Écosse) et Saint John (Nouveau-Brunswick). L'entreprise recherche activement de nouveaux trajets et marchés, et de nouvelles occasions d'affaires.

L'Arctique

Le NM Arctic

La construction du navire à moteur Arctic fut assurée, à l'origine, dans le cadre d'un partenariat public-privé entre le gouvernement fédéral et des entreprises canadiennes de transport maritime. Après avoir rempli son mandat initial de soutien au développement de ressources dans l'Arctique, et après avoir servi de navire d'essai pour la navigation dans l'Arctique, le NM Arctic aura par la suite, pendant de nombreuses années, fait office de navire transporteur (de minerai, de vrac et de pétrole) le plus apte au monde à naviguer dans les glaces. Propriété de Fednav International Ltd., le navire sert au transport de concentré de nickel de Deception Bay à la ville de Québec, à longueur d'année, en vertu d'un contrat accordé à Falconbridge Limitée.

La région de l'Arctique englobe toute l'activité maritime à l'ouest de la péninsule de Booth et au nord de Hay River sur le Grand lac des Esclaves. Elle comprend également le transport maritime dans l'est de l'Arctique, y compris les régions de Kivalliq et de Qikiqtaaluk de Nunavut, ainsi que Nunavik, la Baie d'Hudson et la Baie James.

L'évolution du transport maritime dans l'Arctique

Les collectivités arctiques à l'est de la péninsule de Booth étaient traditionnellement approvisionnées, à partir du sud du pays, par la Compagnie de la Baie d'Hudson. L'Ouest de l'Arctique était également desservi par la Compagnie de la Baie d'Hudson, par l'entremise du fleuve Mackenzie.

La construction de stations radars des réseaux Mid-Canada et DEW, à partir de la fin des années 1940 jusqu'au début des années 1950, créa une forte demande au chapitre du transport maritime de marchandises et de pétrole, demande qui persiste à ce jour. Ce service, dont était initialement responsable la Compagnie de la Baie d'Hudson, fut éventuellement assuré par d'autres intérêts commerciaux; de plus, la Garde côtière canadienne assura pendant de nombreuses années la gestion des expéditions de produits pétroliers et de marchandises sèches vers l'Arctique.

Le transport maritime dans l'Arctique aujourd'hui

Pendant la période d'eaux libres, le mouvement de produits pétroliers domine le transport maritime à courte distance dans l'Arctique. Ces cargaisons empruntent le fleuve Mackenzie dans les Territoires du Nord-Ouest pour se rendre dans l'Ouest de l'Arctique. Dans l'est de l'Arctique, les produits pétroliers sont expédiés à partir de Montréal et Churchill vers les régions de Qikiqtaaluk et de Kivalliq du Nunavut.

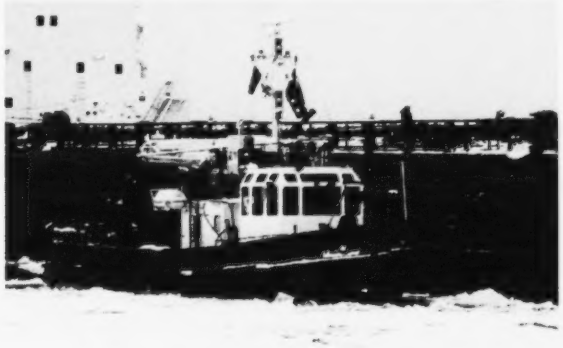
Outre les cargaisons de produits pétroliers et de marchandises sèches, l'on retrouve également, à longueur d'année, un mouvement maritime à courte distance de concentré de nickel entre Deception Bay et Québec. Ayant débuté en 1998, cette opération représente l'un des derniers échanges commerciaux de concentré de l'Arctique.

Enfin, il existe une opération transfrontalière de transport maritime à courte distance, dans le cadre de laquelle des navires nolisés servent à déplacer le concentré provenant de la mine de Red Dog, dans le détroit de Kotzebue (Alaska), vers Vancouver. À partir de Vancouver, le concentré se déplace ensuite par voie ferroviaire jusqu'à Trail (C.-B.), aux fins de traitement.

La Northern Transportation Company Ltd.

La Northern Transportation Company Ltd. (NTCL) et la Division des produits pétroliers du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ont commencé le transport par barge de produits pétroliers de Vancouver à l'Ouest de l'Arctique. Il est question d'en arriver à réduire le coût des produits pétroliers dans cette région, à libérer la capacité des barges de la NTCL du fleuve Mackenzie et à préparer la voie à la construction éventuelle du pipeline du Mackenzie.

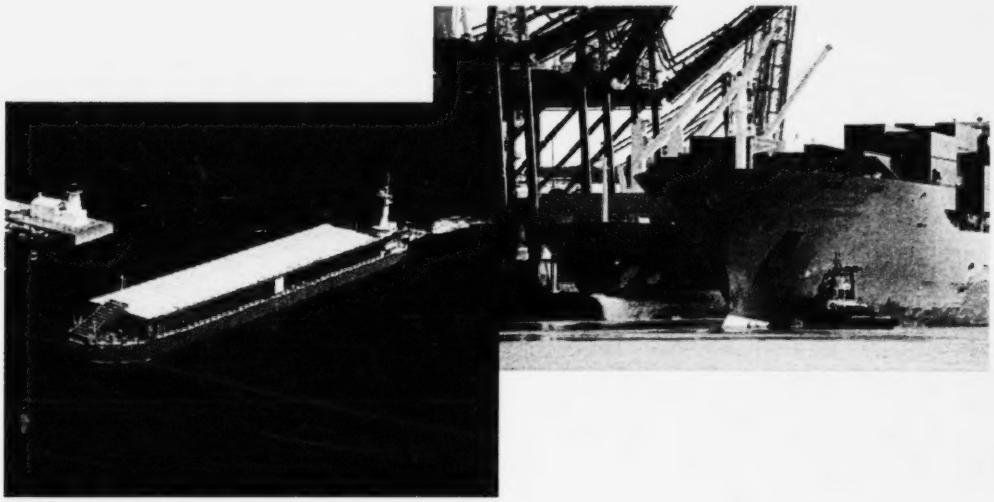
Les activités de transport maritime à courte distance de marchandises sèches dans l'Arctique visent principalement le réapprovisionnement des collectivités du Nunavik, du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest pouvant uniquement être desservies, sur le plan économique, par voie maritime. L'absence d'installations portuaires dans l'Arctique veut dire, toutefois, que la manutention de la plupart des marchandises sèches se fait sur les plages, une fois effectué leur transfert à l'aide de bateaux de plus petite taille. Une telle approche, jumelée à l'absence d'installations d'entreposage, pose de sérieuses restrictions quant à l'utilisation de conteneurs de fret. Par conséquent, la plupart des marchandises sont transportées sur palettes.



L'avenir du transport maritime dans l'Arctique

Dans l'est de l'Arctique, les occasions d'exploitation du transport maritime sont rares, bien que le transbordement de mazout, soit à Iqaluit ou à Nanisivik, représente une activité qui offre un certain potentiel. Le transbordement de marchandises sèches ne constitue pas une activité viable sur le plan économique ou logistique lors de la saison normale en eaux libres.

La mine de concentré de plomb/zinc/cuivre d'Izok Lake envisageait à l'origine le mouvement du concentré vers le nord du golfe Coronation; mais, il s'agissait d'une proposition beaucoup trop coûteuse pour en assurer la mise en œuvre. Toutefois, il y aurait peut-être une possibilité de réduire considérablement les coûts par une route terrestre vers Bathurst Inlet. Qui plus est, en établissant des liens routiers vers le sud, un terminal à Bathurst Inlet pourrait être avantageux au chapitre de l'exploration et du développement des ressources dans le Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest, permettant par le fait même des occasions d'approvisionnement par voie de transport maritime à courte distance.



Défis

Le transport maritime à courte distance propose une solution de transport viable, efficace sur le plan des coûts et respectueuse de l'environnement, permettant d'assurer le mouvement actuel et futur de marchandises et de passsagers presque partout au Canada. Il existe toutefois plusieurs défis à l'expansion du transport maritime à courte distance au Canada.

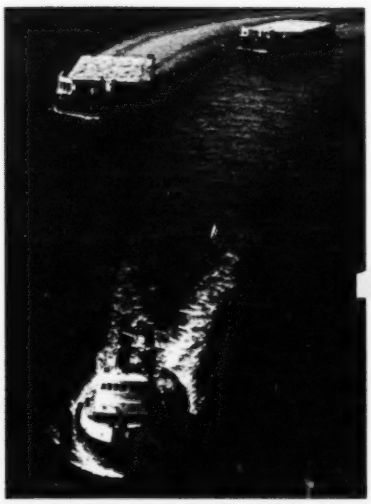
Dans de nombreux cas, les défis sont d'ordre opérationnel ou sont liés au marché. Parmi ceux-ci, mentionnons la pénurie d'infrastructures portuaires et de terminus maritimes adéquats; l'actuel manque d'intégration et de coopération entre les fournisseurs des divers modes de transport en constitue un autre. Il y a lieu de souligner également qu'un mouvement régulier et fiable de marchandises est essentiel pour assurer la viabilité de nouveaux services de transport maritime à courte distance dans une région donnée; ceci fait parfois défaut, surtout lorsque l'on tient compte des contraintes saisonnières qui affectent le transport maritime.

La réglementation représente un autre ensemble de défis pour certaines opérations de transport maritime à courte distance. Par exemple, les navires commerciaux sont assujettis à diverses barrières tarifaires et non tarifaires lors de leur entrée au pays. Aussi, les lois nord-américaines et les récents règlements de sécurité liés aux traversiers et à d'autres types de trafic maritime peuvent représenter des obstacles importants dans certains cas.

Les coûts constituent un troisième obstacle au transport maritime à courte distance. Ces derniers comprennent les frais de services, les droits d'accise, les frais d'utilisation et les coûts des opérations saisonnières. Le financement constitue aussi un élément problématique selon certains intervenants.

Néanmoins, il semble possible de relever ces défis en préconisant une approche créative et bien planifiée en matière d'élaboration de plans d'affaires, de politiques, en s'informant sur les meilleures pratiques et en entamant des négociations bilatérales entre les nombreux intervenants impliqués dans le transport maritime à courte distance.

Transports Canada a pris des mesures importantes pour initier le dialogue autour du concept du transport maritime à courte distance au Canada. Toutefois, afin de relever les défis, il revient à l'industrie et aux gouvernements de développer des mesures conjointes pour aller de l'avant et favoriser le transport maritime à courte distance et réaliser pleinement ses bénéfices.



Initiatives

Depuis 2003, Transports Canada se penche sur des possibilités de promotion du transport maritime à courte distance au Canada. Par suite du positionnement de ce type de transport parmi la gamme d'initiatives en matière de politiques, Transports Canada a adopté une approche à multiples facettes visant à favoriser la coopération internationale et régionale, la consultation des intervenants, la création d'activités de promotion et la recherche et l'analyse. Parmi les initiatives les plus importantes, notons celles-ci :

- En 2003, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont signé un protocole de coopération sur le partage de renseignements et d'expérience en matière de transport maritime à courte distance.
- De septembre à décembre 2003, Transports Canada a tenu huit ateliers de consultation à l'échelle du Canada portant sur l'industrie du transport maritime à courte distance.
- Dès mars 2004, Transports Canada a participé au développement de la Table du Québec sur le transport maritime courte distance. Transports Canada demeure un membre actif de ce groupe, dont le comité directeur comprend des représentants de l'industrie maritime et de deux paliers de gouvernement.
- En novembre 2004, Transports Canada, en association avec la Coalition maritime et industrielle nationale, a organisé une Conférence maritime nationale sur le transport maritime à courte distance, à Montréal (Québec).
- En avril 2006, Transports Canada a organisé la première Conférence nord-américaine sur le transport maritime à courte distance, à Vancouver (Colombie-Britannique).
- Transports Canada a financé — et continue de financer ou de contribuer au financement — de nombreuses études et activités de recherche régionales et binationales ayant trait au transport maritime à courte distance. Elles comprennent des études de marché et de faisabilité, tant sur la côte Est que sur la côte Ouest, ainsi que sur le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Aller de l'avant

Aller de l'avant afin d'accentuer le recours au transport maritime à courte distance au Canada implique la ferme conviction que celui-ci peut harmonieusement s'intégrer au réseau de transport national et être bénéfique pour la qualité de vie, l'environnement et l'économie. En outre, en tant que nation commerçante, la prospérité du Canada dépend du fonctionnement efficace de ses points d'accès et de ses corridors commerciaux. Le transport maritime à courte distance peut aider à établir des réseaux de transport intégrés et viables qui élargiront nos perspectives commerciales et économiques.

Cependant, un certain nombre de défis d'ordre logistique, économique et financier doivent être surmontés si l'on veut maximiser les avantages du transport maritime à courte distance. Pour relever ces défis, il faudra développer une approche basée sur la collaboration afin de faire connaître les avantages potentiels du transport maritime à courte distance, mieux comprendre sa viabilité, tout comme ses obstacles, en vue de mettre en oeuvre des solutions réalisables.

Édifier une stratégie nationale

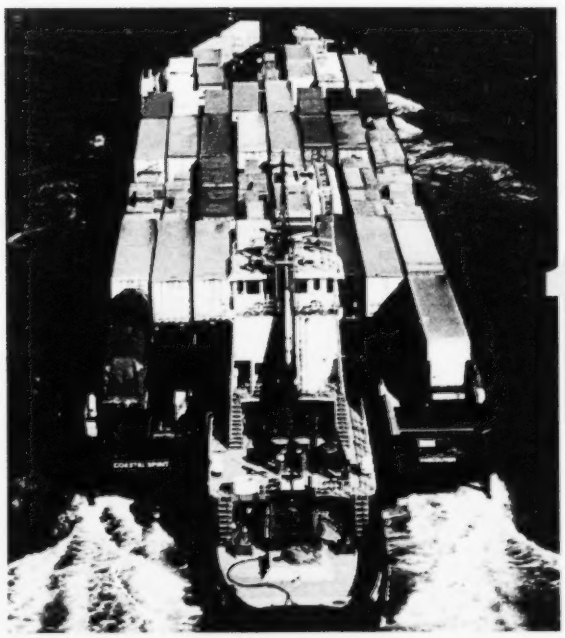
Les considérations stratégiques et commerciales associées au transport maritime à courte distance sont complexes et interdépendantes. Elles comportent en effet des composantes sociales, économiques et environnementales qui ne peuvent être rangées dans des catégories bien définies tant leurs enjeux relèvent de diverses compétences. Toute stratégie nationale en matière de transport maritime à courte distance exige une collaboration entre les divers intervenants de tous les paliers de gouvernement et ceux de l'industrie. Transports Canada jouera un rôle de catalyseur dans l'établissement de cette stratégie nationale intégrée en établissant des liens avec ses homologues des ministères fédéraux et provinciaux et en travaillant en collaboration avec l'industrie. Une approche de ce type assurera un engagement plus stratégique de la part des principaux intervenants et une meilleure coordination dans les secteurs de la recherche, des communications et de l'établissement de politiques.

Établir une stratégie nord-américaine

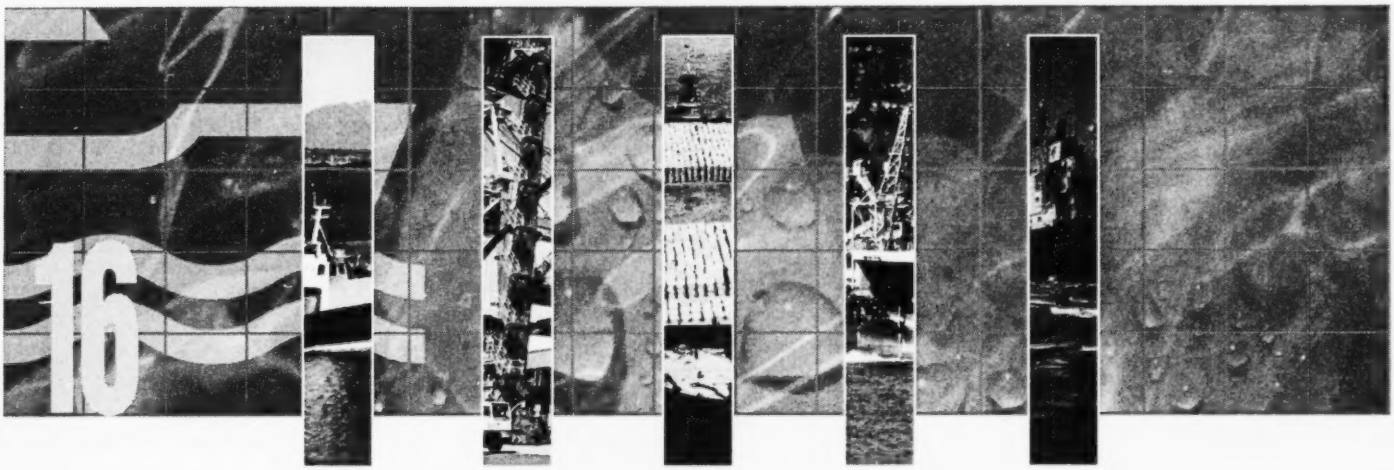
La composante internationale s'avère importante dans le potentiel de développement du transport maritime à courte distance. Il est donc essentiel d'accroître la coopération trilatérale avec les États-Unis et le Mexique afin d'optimiser ses chances de réussite au Canada. Transports Canada continuera de travailler avec ses partenaires de l'Amérique du Nord afin de mettre à profit le protocole de coopération sur le transport maritime à courte distance. Transports Canada poursuivra cette coopération trilatérale afin d'examiner les avantages mutuels du transport maritime à courte distance, de déterminer quels mécanismes pourraient servir à minimiser les obstacles, de mettre en œuvre des activités trilatérales de promotion, d'étudier certains passages frontaliers, et finalement d'établir une stratégie nord-américaine sur le transport maritime à courte distance.

Faire avancer le programme de recherche

Les tenants du transport maritime à courte distance reconnaissent qu'il existe actuellement d'importantes lacunes au chapitre de l'information et des données au Canada. L'insuffisance de renseignements dans ce domaine nuit aux efforts visant la mise sur pied de mesures stratégiques crédibles et efficaces à tous les paliers de gouvernement et accroît le niveau de risque et d'incertitude des promoteurs de nouveaux services sur le marché. Transports Canada continuera de travailler de concert avec les divers intervenants en vue d'accroître les connaissances en matière de transport maritime à courte distance dans les domaines clés des stratégies, des marchés, des échanges commerciaux, du transport urbain, de la technologie et du développement durable.



L'objectif ultime de Transports Canada est de permettre de réaliser les avantages qu'offre le transport maritime à courte distance à la population canadienne, aux transporteurs de marchandises et aux divers éléments du réseau de transport canadien dans son ensemble, et ce, dans le respect des réalités propres à un marché concurrentiel.



Créer des liens

Le transport maritime à courte distance au Canada

Pour plus de renseignements :

www.tc.gc.ca/courtedistance